



# ALAS

REVISTA QUINCENAL DE AERONÁUTICA



AVIONES - HIDROAVIONES

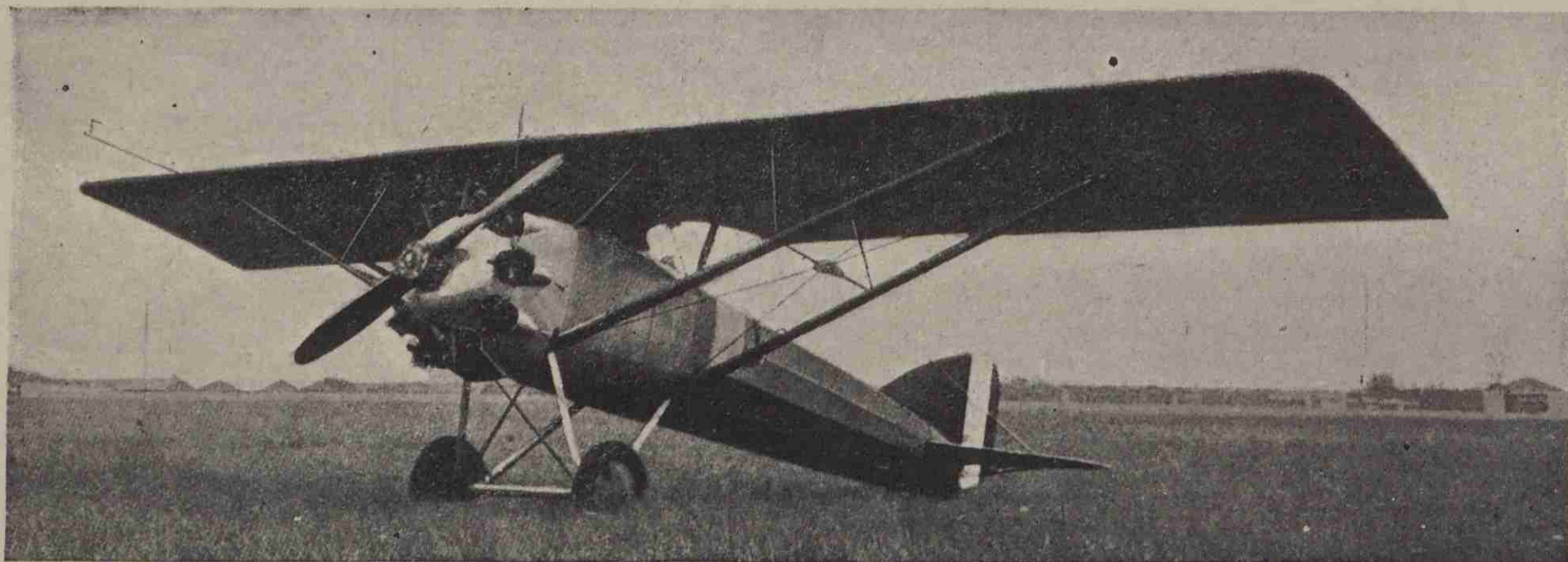
# LOIRE-GOURDOU-LESEURRE

L-G-L

Aviones de caza

Aviones escuela

Aviones sanitarios



Avión de caza «Loire-Gourdou-Leseurre 32 C 1»

Hidroaviones de casco

Hidroaviones con flotadores

Oficina y taller técnico:

**MM. GOURDOU Y LESEURRE**

25. Rue Kruger. Parc Saint Maur (Seine)

Aeródromo y talleres:

**Saint-Nazaire**

(Loire Inferieure)

**ATELIERS & CHANTIERS DE LA LOIRE**

PARÍS, 4 Rue de Teheran :-: Tel.: Carnot 33-51, 33-52, 33-53



# ALAS

REVISTA QUINCENAL

DE AERONÁUTICA

Año VII

No. 133

Madrid, 1 febrero de 1928

Redacción y Administración:  
PLAZA DE LA LEALTAD, 4 TELÉF. 11366. MADRID

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN:

ESPAÑA: Año. . . . . 20 Pesetas

EXTRANJERO: Año. . . . . 25 ..

Número suelto: UNA PESETA

Director: ANTONIO DE LEZAMA

## La navegación aérea trasatlántica

Siguiendo nuestra encuesta sobre las posibilidades de travesía aérea del Océano Atlántico, creemos interesante publicar hoy las grandes líneas de una conferencia celebrada últimamente en la Sociedad Científica de Navegación Aérea, de Wiesbaden, acerca de las condiciones meteorológicas de la travesía trasatlántica. Las condiciones meteorológicas tienen una influencia mucho más considerable sobre la navegación aérea trasatlántica que sobre la navegación aérea terrestre, y por ello el conocimiento de los fenómenos atmosféricos es no solamente necesario, sino de importancia vital para los navegantes aéreos que atraviesan el Atlántico.

Cinco líneas hay que tener en consideración para asegurar el enlace de Europa y América:

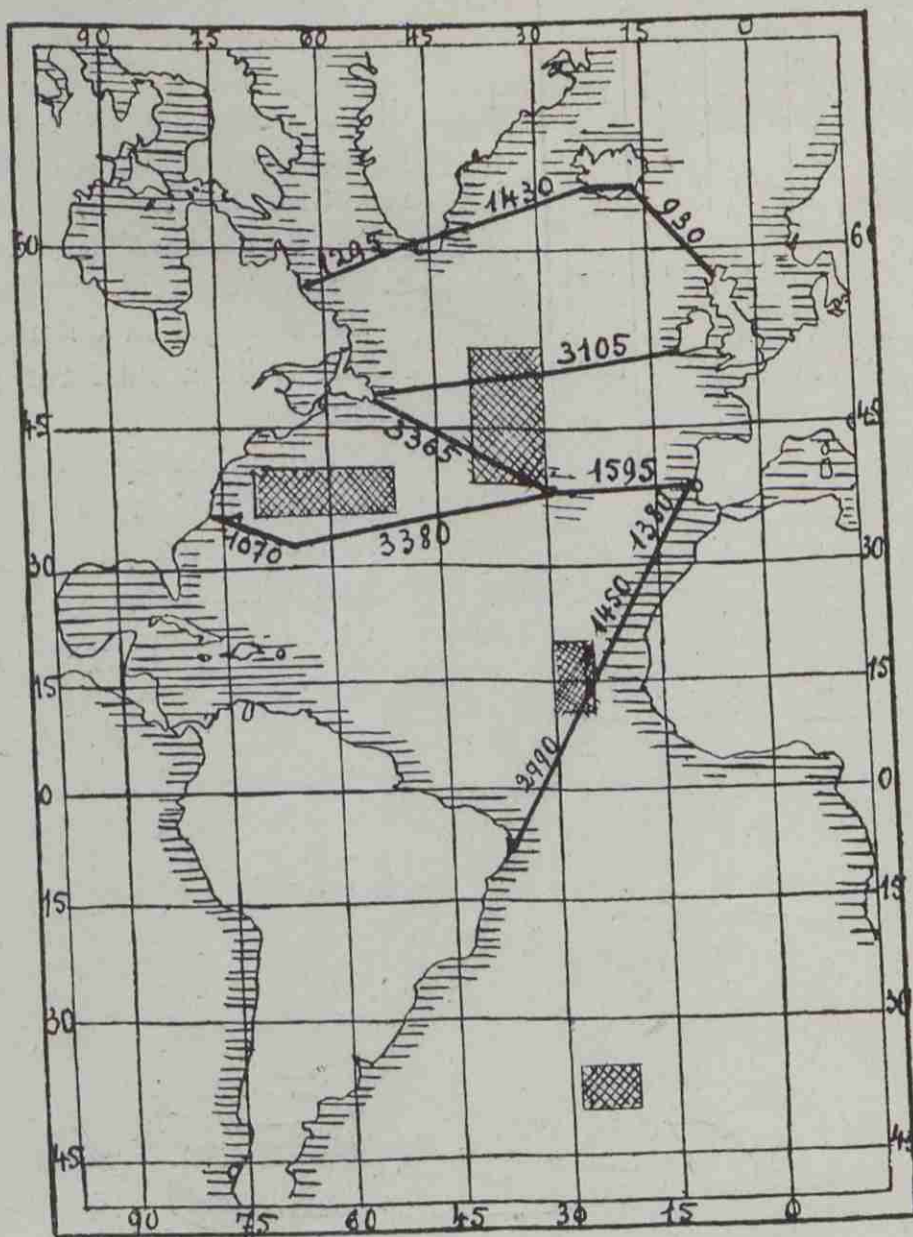
Primera. Escocia - Islandia - Groenlandia-Labrador.

Segunda. Irlanda-Terranova.

Tercera. Lisboa - Azores-Terranova.

Cuarta. Lisboa - Azores - Bermudas-Cabo Hatteras.

Quinta. Lisboa - Canarias - Islas de Cabo Verde-Pernambuco.



Las distancias, en kilómetros. Los cuadros rayados representan las zonas de vientos violentos

Aun siendo la más corta la línea de Irlanda a Terranova, es la más desfavorable para el viaje hacia América, porque los vientos contrarios son en ella los más violentos y aumentan la duración de este viaje diez horas con relación al de Oeste a Este. En la línea Lisboa-Azores-Terranova, las condiciones atmosféricas no son favorables para un servicio aéreo regular, aunque no son tan malas como la ruta un poco más al Norte, y aunque las Azores ofrecen igualmente un buen punto de apoyo. Esta ruta, en cambio, conviene bien para los viajes de América a Europa.

La ruta más al Norte, por Islandia y Groenlandia, merece ser tenida en consideración para la primavera y el principio del verano. Los vientos son en ella débiles, así como la cantidad de nubes y la bruma. Según las estadísticas, los vientos del Este son tan frecuentes como los vientos de Oeste de abril a junio en Islandia, pero en cambio, vientos del Este reinan en las capas inferiores de la atmósfera. Sobre dos o cinco mil metros de altura el viento está invertido hacia el Oeste (saltos de viento).

Otra ventaja de esta línea es su



posibilidad de división en tres secciones, con dos puntos de escala terrestres.

La línea más al Sur, hacia la América del Norte, por Lisboa-Azores-Bermudas-Cabo Hatteras, contornea las dos zonas de tempestades. Entre el 30° y el 35° de latitud Norte reinan los vientos de Este; entre el 35° y el 40° los vientos de Este y de Oeste. El inconveniente de esta línea es su mayor longitud, pero ello está compensado por una mayor estabilidad de condiciones atmosféricas, porque una zona de buen tiempo está situada entre el 30° y el 35° de latitud Norte.

Estas cuatro líneas no permiten provisionalmente mas que efectuar un servicio de verano, porque en invierno la frecuencia de las tempestades es del décuplo con relación al verano.

RUTA AÉREA	Longitud total en kilómetros	Fuerza del viento a 5.000 metros de altura en m/s.				Frecuencia de los ciclones, presión barométrica inferior 750 m.				Duración del viaje del Este a Oeste. Horas
		Primavera	Verano	Otño	Invierno	Primavera	Verano	Otño	Invierno	
Escocia-Islandia-Groenlandia-Labrador . . .	3.655	3,4	—	—	—	21,23	18,6	25,5	26,4	24
Irlanda-Terranova . . . . .	3.105	7,9	9,2	11,4	18,6	14,0	11,1	13,2	15,2	26
Lisboa - Azores - Terranova . .	3.960	11,3	6,2	8,3	18,0	8,4	2,4	7,1	11,0	31
Lisboa - Azores - Bermudas - Cabo Hatteras. .	6.045	8,4	5,0	7,9	9,8	1,4	0,1	2,3	3,0	35
Lisboa-Canarias-Islas de Cabo Verde - Pernambuco . . .	5.820	—	7,7	—	7,7	—	—	—	—	—

La línea Lisboa-Canarias-Cabo Verde-Pernambuco puede, por el contrario de lo que sucede en otras líneas hacia América

del Norte, ser explotada todo el año. Pasa por la parte tropical del Océano y está al abrigo de todo cambio de estación.

Los vientos del Este son en ella más débiles. Sólo el paso de la zona comprendida entre el 10° y el 20° de latitud Norte, por una parte, y el 20° y el 30° de longitud Oeste, por otra, es decir: al sudoeste de las islas de Cabo Verde, es desagradable de abril a mayo y de septiembre a octubre, a causa de la formación de violentas borrascas de estación que llevan consigo un fuerte enfriamiento del aire. Pero, sin embargo, gracias a un servicio de avisos bien organizado, este momento de peligro puede ser reducido al mínimo.

La opinión de dos técnicos alemanes

En el curso de una reunión de constructores, celebrada en Hamburgo, los profesores Junkers y Forster han dado su opinión sobre el porvenir de los más pesados y de los menos pesados que el aire.

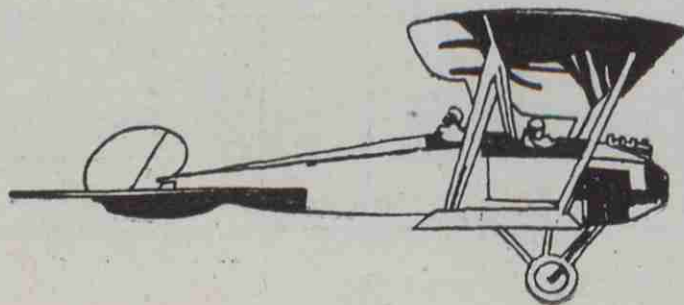
Según Junkers, sería preferible la concepción de Zeppelin, pero jamás será posible construir dirigibles susceptibles de llevar grandes pesos. Por el contrario, el porvenir permitirá realizar aviones gigantes, asegurando una gran seguridad y un elevado rendimiento. Las dificultades están ahora mucho más en la realización de los motores que en la de los mismos aparatos. Hay además motivos para abstenerse de un aumento demasiado rápido de las dimensiones de los aparatos.

Desde el doble punto de vista de seguridad y economía, el porvenir es, según él, para los motores de aceites pesados.

El profesor Forster opina, igualmente, que el punto delicado en la realización de aviones gigantes, necesarios, en su sentir, para la travesía del Atlántico, reside en la cuestión de los motores. Cree que se debe orientar la cuestión hacia la turbina. El peso de una turbina y de una caldera tubular no sería superior al de un "Diesel".

La realización de una instalación de ensayos, debiendo funcionar a 50 atmósferas y girar a 20.000 vueltas, sería un comienzo.

El dirigible cree que debe ser utilizado excepcionalmente y sólo en determinadas líneas. Se debería, sin embargo, subvencionar la construcción de dirigibles de forma que permitiera fijar en qué condiciones se pueden utilizar estas máquinas, desde el punto de vista comercial.





# Hace veinte años un avión cerró el primer circuito de un kilómetro



Henry Farman

El día 13 de enero del actual se cumplieron veinte años de un trascendental acontecimiento aeronáutico. Una máquina voladora "Gabriel Voisin", pilotada por M. Henry Farman cerraba el primer circuito aéreo.

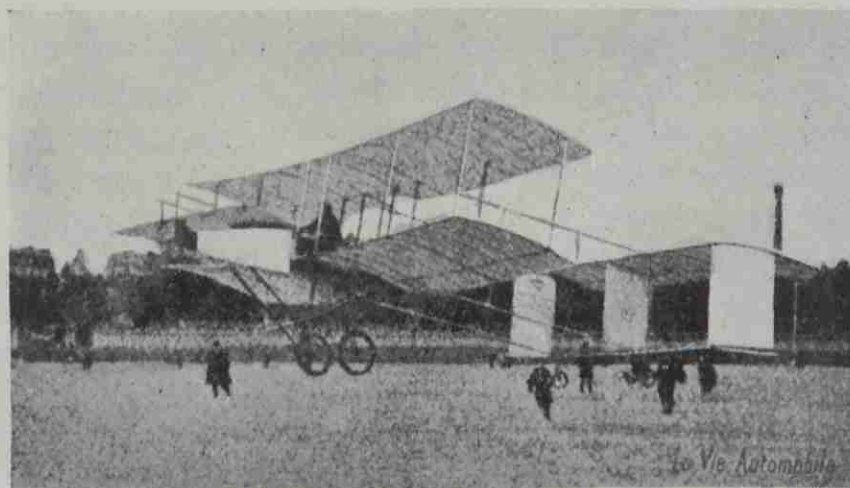
Un gran premio Henry Deutsch de la Meurthe y Ernest Archdeacon, con una asignación de 50.000 francos, se había creado en 1904, por un plazo de cinco años, para entregar dicha cantidad al primer aviador que, después de haber atravesado en pleno vuelo una línea de salida delimitada por dos postes distantes 50 metros, virase alrededor de otro tercer poste, colocado a 500 metros sobre una per-

pendicular tirada del centro de la línea de salida, y volviese a atravesar, en pleno vuelo, dicha línea de salida sin haber tocado tierra en el curso del recorrido. Tal es la proeza que realizó, en 1 m. y 28 segundos, el 13 de enero de 1908, M. Farman en los terrenos de maniobras de Issy-les-Moulineaux en presencia de personalidades oficiales y



G. Voisin

partidarios tan fervorosos de la Aeronáutica como Blériot, Voisin, Archdeacon, el poeta D'Annunzio, que se ve a la derecha de nuestra fotografía, y el general Roques de paisano, detras del famoso poeta, y



El aparato "Voisin", en vuelo

al lado de una joven dama cuya *toilette* indica la evolución que desde aquella época ha sufrido la moda femenina.

Eran las diez y cuarto cuando se puso en marcha el motor. El "Voisin" se deslizó sobre sus ruedas, despegando prontamente, y alzando el vuelo a una velocidad aproximada de 50 kilómetros por hora. Subió a cinco metros sobre el suelo, y en esta altura se mantuvo durante casi todo el circuito, salvo en el momento del viraje, de 200 metros de radio, en el curso del cual descendió ligeramente, con pequeña inclinación y gran estabilidad, para volverse a levantar en seguida. Este viraje tan temido, que había causado tantos fracasos sucesivos, se terminaba



El ministro de la Guerra, general Roques (izquierda), y el poeta Gabriel d'Annunzio, presenciando el vuelo de Henry Farman, el 13 de enero de 1908

Fots. Meurisse



del modo más brillante, y el avión reemprendía su marcha hacia el punto de salida. Pronto atravesó la fatídica línea, aterrizaba dulcemente y se detenía, al cabo de algunos metros, en medio de las aclamaciones entusiastas de algunos espectadores—oficiales y periodistas—encantados de haber sido testigos de una *performance* histórica.

Tres días después, el 16 de enero, el Aero Club de Francia ofrecía un gran banquete como homenaje a la hazaña. Henry Farman, además de la Gran Medalla de Oro, recibía de manos de Deutsch de la Meurthe y de Archdeacon los cheques por valor del premio conquistado. Gabriel y Carlos Voisin, constructores ingenieros del aparato, y M. Levasseur, autor del motor ligero de 50 caballos de vapor, ocho cilindros, obtenían una gran Medalla de Bronce.

Debemos añadir que, después de la victoria de Henry Farman y los hermanos Voisin, los señores Michelin fundaron dos

premios: uno anual de 20.000 francos para el piloto que en 31 de diciembre detentara el *record* de distancia sin escala; el segundo, de 100.000 francos, destinado al primer aviador que, saliendo de París, aterrizara en la cumbre del Puy de Dôme en menos de nueve horas y llevando un pasajero.

El primer premio, el 31 de diciembre de 1908, era para Wilbur Wright, con 125 kms.; el segundo lo obtenían Eugène Renaux y Senonque, que realizaban el *raid* París-Puy de Dôme, en cinco horas, diez minutos, cuarenta segundos, después de hacer escala en Nevers para avituallarse. Tal proeza se efectuó el 7 de marzo de 1911. Los hermanos Michelin habían dado hasta 1918 para ganar este premio, que sólo tardó tres años en conquistarse.

En 1928, estos viejos recuerdos parecen juegos de niños. ¿Pasará lo mismo cuando, dentro de veinte años, evoquemos la travesía del Atlántico?

## Balance aeronáutico mundial de 1927

*Brasil*.—17 de octubre de 1926 al 28 de abril de 1927. De Barros: Génova-América del Sur (Génova-Islas Canarias-Islas de Cabo Verde; detenido en San Fernando de Noronha): 6.820 kilómetros.

*España*.—10 de diciembre de 1926 a 26 de febrero de 1927. Escuadrilla Atlántida: Melilla-Dakar-Golfo de Gabon (Santa Isabel), y regreso: 14.200 kilómetros.

*Estados Unidos*.—21 de diciembre de 1926 a abril de 1927. Dargue: San Antonio-Panamá-Lima - Santiago de Chile - Buenos Aires-Río de Janeiro-Pernambuco-Antillas-San Antonio: 33.000 kilómetros.

20 al 21 de mayo de 1927.—Lindbergh: Nueva York-París: 5.800 kilómetros.

4-5 de junio de 1927.—Chamberlin y Levine: Nueva York-Eislaben: 6.295 kilómetros.

28-29 de junio de 1927.—Maitland: San Francisco-Honolulu: 3.890 kilómetros.

29 de junio al 1.º de julio de 1927.—Byrd: Nueva York-Versur-Mer: 5.600 kilómetros.

14-15 de julio de 1927.—Smith y Bronte: San Francisco-Havai: 3.780 kilómetros.

16 de agosto de 1927.—Jensen y Schultze, Goebel y Davis: San Francisco-Honolulu: 3.890 kilómetros.

24 de agosto al 14 de septiembre de 1927.—Broock y Schlee: Nueva York-Europa-Japón: 25.000 kilómetros.

*Francia*.—12 de octubre de 1926 a 9 de marzo de 1927. Guibaud y Bougault: Circuito de Africa (Marsella - Dakar - Tombuctu - Albertville - Fachoda - El Cairo - Marsella): 21.200 kilómetros.

28 de noviembre de 1926 a 20 de julio de 1927.—Dagnaux: París-Madagascar: 14.300 kilómetros.

4 de junio de 1927.—Costes y Rignot: París-Nijni-Tagilsk: 5.200 kilómetros.

13 al 19 de septiembre de 1927.—Pelletier d'Oisy y Gouin: París-Bucarest-El Cairo-Casablanca-París: 10.830 kilómetros.

10 de octubre de 1927.—Costes y Le Brix: París - Dakar-Pernambuco - Río de Janeiro - Buenos Aires - Santiago de Chile-La Paz-Lima; *raid* que continúa actualmente.

11-20 de octubre de 1927.—Challe y Rapin: París-Saigon: kilómetros 13.000.

*Holanda*.—1.º-28 de octubre de 1927. Koppen: Amsterdam-Batavia, y regreso: 28.025 kilómetros.

*Inglaterra*.—20 de noviembre de 1926 al 15 de febrero de 1927. Stack y Leete: Londres-El Cairo-Delhi: 11.100 kilómetros.

30 de marzo al 22 de mayo de 1927.—Samson: El Cairo-El Cabo, y regreso: 17.620 kilómetros.

2 al 28 de septiembre de 1927.—Bentley: Londres-El Cabo: 12.900 kilómetros.

*Italia*.—8 de febrero a 16 de junio de 1927. De Pinedo: Roma-Dakar - Natal - Buenos Aires - Manaos - Belén - Las Antillas-San Antonio - Nueva York - Las Azores - Lisboa - Roma: kilómetros 40.500.

*Portugal*.—2 de marzo a 15 de junio de 1927. Sarmiento de Beires: Lisboa - Río de Janeiro: 13.200 kilómetros.

*Rusia*.—20 de agosto a 1.º de septiembre de 1927. Skestakoff: Moscú-Tokio, y regreso: 16.500 kilómetros.

*Suiza*.—7 de diciembre de 1926 a 20 de febrero de 1927. Mittelholzer: Zurich-El Cairo-El Cabo: 13.340 kilómetros.

### L'AERONAUTIQUE

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

LOS MÁS IMPORTANTES ESTUDIOS TÉCNICOS :: DOCUMENTACIÓN INÉDITA SOBRE TODOS LOS APARATOS  
NUEVOS

GAUTHIER, VILLARS ET Cie. EDITORES

55, Quai des Grands Augustins. - PARÍS

Año X

SUSCRIPCIÓN: ESPAÑA, UN AÑO. . . . . 160 FRANCOS



## El presidente de la Compañía General Aeropostal en Madrid

Monsieur Marcel Bouilloux-Lafont, presidente de la Compagnie Générale Aeropostale, ha sido nuestro huésped durante algunos días. Este ilustre financiero que dirige la red aérea más importante que existe en la actualidad—más de doce mil kilómetros de recorrido—ha querido visitar España antes del 1.º de marzo, en cuya fecha tendrá efecto el enlace aéreo de Europa y América del Sur, sin que esto quiera decir, entiéndase bien, que se trata de un viaje de estudio.

La estancia entre nosotros de M. Bouilloux-Lafont ha dado

Con sobriedad elocuente, el Sr. Ruiz Ferry ofreció el agasajo, recogiendo M. Bouilloux-Lafont las frases de sincera y cordial admiración que se le dirigieron, y encontrando ocasión en su discurso de subrayar los evidentes progresos que en materia de Aviación se están registrando en España, quizá merced a la devoción incansable del ilustre general Soriano, a la pericia y verdadera sabiduría técnica del coronel Herrera, y al esfuerzo mil veces admirable de quien, como el Sr. Ortiz Echagüe, ha sabido organizar y poner en producción una insuperable organización



En primera fila, de izquierda a derecha: Señores De las Peñas, marqués de Massimi, coronel Herrera, Marcel Bouilloux-Lafont, conde de Peretti de la Roca (embajador de Francia), general Soriano, César de Madariaga, Ruiz Ferry

oportunidad a conversaciones en el curso de las cuales se ha tomado en consideración la posibilidad de extender al dominio de la Aviación postal internacional la colaboración francoespañola, que responde perfectamente a los intereses de ambos países y que se ejerce ya, con provecho común, en el orden del intercambio comercial. La presencia en Madrid de tan acreditado financiero ha sido advertida por todos cuantos se interesan en los asuntos del aire, y, como consecuencia de ello, fué agasajado el ilustre viajero con una comida en Tournié, ofrecida en su honor por el Sr. Ruiz Ferry, y a la que asistieron las personalidades más calificadas en materia de Aviación, sentándose en torno de M. Bouilloux-Lafont el embajador de Francia, conde de Peretti de la Roca; los agregados militar y comercial de dicha Embajada, señores Brauer y Juge; el general Soriano; el director general de Industria y Comercio, Sr. Madariaga; el coronel Herrera; el gerente de la Sociedad de Construcciones Aeronáuticas, Sr. Ortiz Echagüe; el director de la Aviación Civil del Ministerio de Trabajo, Sr. De las Peñas; y los Sres. Ruiz Ferry, Gullón, Urgoiti, marqués de Massimi, Armiñán, Herreros de Tejada, Rubio, Navarro, Alfonso y Ruiz Albéniz.

industrial exclusivamente destinada a la mejora de la industria nacional del aire.

La impresión que lleva de nuestro país el ilustre visitante es, según su declaración, de verdadero entusiasmo, y aun de asombro, por la magnífica orientación que entre nosotros tiene la Aeronáutica en general.

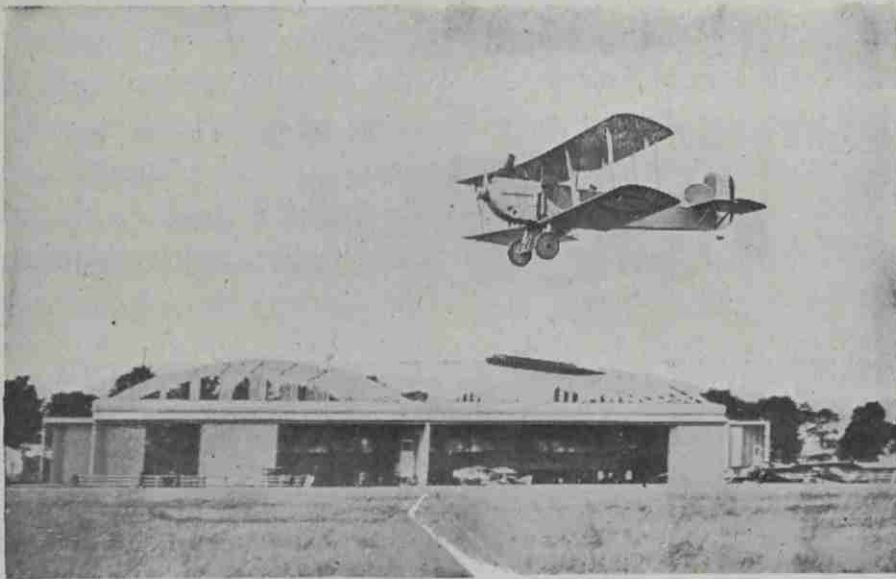
En francés, y con sencilla elocuencia, el general Soriano recogió tan lisonjeras frases, y obtuvo unánimes aplausos de los concurrentes al significar el deseo de la Aviación española de continuar firme y decididamente la hermandad que entre las alas francesas y españolas se evidenció como existente, y con pleno vigor victorioso, en los ámbitos marroquíes, en fecha de honrosa recordación para los dos países amigos y colaboradores en tantos aspectos nobles de la actividad humana y del progreso civilizador.

Como remate, el embajador de Francia pronunció breves y oportunísimas palabras recogiendo con singular acierto el espíritu de cordialidad, de verdadera simpatía y unánime deseo de colaboración aérea que se había manifestado durante todo el simpático acto celebrado en honor de M. Bouilloux-Lafont.



# P. LEVASSEUR

Construcciones Aeronáuticas.-17-21, Place Félix Faure.-PARIS

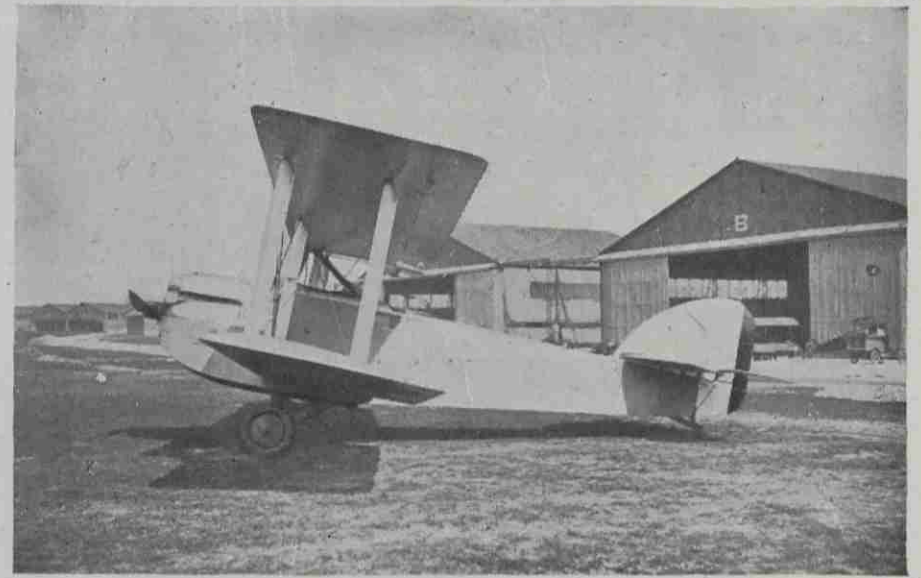


Avión torpedo 500 CV

Aviones  
terrestres

—  
Aviones  
marinos

—  
Hélices  
metálicas  
Levasseur - Reed



Avión anfíbio, de observación

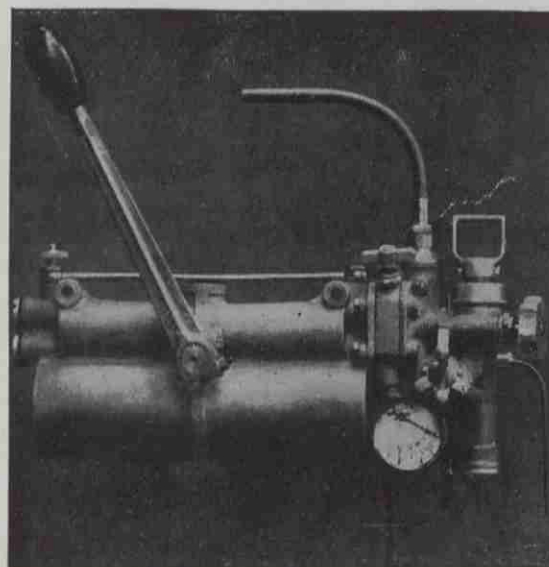
**El „record“ francés de velocidad ha sido conseguido por un aparato provisto de una hélice metálica LEVASSEUR REED**

**APARATO DE ARRANQUE DIRECTO POR ESENCIA GASIFICADA.- TIPO 120**

**P. VIET. CONSTRUCTOR**

**64, Avenue Edouard-Vaillant - BILLANCOURT (Francia)**

Es un aparato de arranque cuyos órganos de alimentación y de carburación van juntos. Gracias a su sistema de reglaje, utiliza esencias de cualquier densidad.



Es un aparato cuyo manejo lo ejecuta el piloto desde su asiento. Es el único que permite poner en marcha el motor ilimitado número de veces. La bomba de inyección de gasolina sirve de depósito al aparato.

Marcha con el motor fijo o con el autoarranque. En este último caso el motor gira automáticamente hasta encontrar su punto de ignición. Con este aparato se pueden hinchar los neumáticos del avión, llenar de aire los depósitos de los extintores, limpiar las tuberías, etc.



UN RELATO MINISTERIAL

# Sir Samuel Hoare cuenta su viaje aéreo a las Indias

Aún no se ha olvidado que hace un año el ministro británico del Aire, sir Samuel Hoare, acompañado de su esposa, lady Mand Hoare, se dirigió en avión de Inglaterra a la India. El viaje, que duró del 27 de diciembre de 1926 al 8 de enero de 1927, sirvió de inauguración a los servicios de la nueva línea El Cairo-Bas-sorah, de la Imperial Airways Company. Como es sabido, esta línea no será sino un trozo de la línea, mucho más importante, que unirá un día Londres con Delhi, Singapoore y Australia.

Sir Samuel Hoare acaba de publicar un pintoresco relato de su excursión aérea.

Después de haber recordado que en Francia, como en Italia, las autoridades que encontró en los diversos terrenos de aterrizaje tuvieron para él y para lady Mand una extrema cortesía, cuenta que al llegar a Nápoles fué asaltado por los periodistas, que le preguntaban: "¿Cómo se ha hecho el viaje...?" "¿Qué piensa usted de Mussolini?" En Malta pasa revista a las unidades del Air Force, dirige un recuerdo a los Caballeros y al Gran Maestre de la Orden y, en la costa africana, descubre las minas de Leptis Magne, floreciente factoría del comercio africano en tiempos del Imperio romano, así como la antigua Cyrene, de la que aún se ven las líneas de las calles de mármol blanco.

En Cyrenaica, el cielo, que había sido brumoso desde la salida de Croydon, se mostró más clemente. El desierto libio es la primera de esta larga zona de tierras desiérticas que se extienden de Oeste a Este en las inmediaciones del grado 30 de latitud Norte, y que el avión va nuevamente a encontrar en su marcha hacia la India. Sir Samuel Hoare observa que el desierto libio no es lo que se espera: el suelo es rojizo, y una cierta vegetación testimonia que por allí llueve bastante regularmente en el curso del año. Los desiertos de la Mesopotamia son, por el contrario, inmensos planos de arena desnuda y un poquito amarilla, que están sembradas de rocas basálticas de diversos colores. Los desiertos de la Persia meridional son de arena blanca y completamente desolados. También la Cyrenaica tiene habitantes, a los que no se ve siempre; pero desde que un avión posa en alguna parte, los beduínos acuden en masa, a pie, a caballo, a lomo de camello, para ver de cerca el aparato y sus ocupantes.

En el límite de la Cyrenaica y de Egipto está el puerto de Sollum, donde los egipcios han instalado un aeródromo, en el que el avión del ministro aterriza. De allí en adelante se entra en una zona de influencia británica. El viaje tendrá la ayuda de los recursos de la Air Force y de los informes meteorológicos de sus especialistas. Al despegar el "De Havilland" es acom-

pañado por una escolta de "Bristol Fighters", y nuestro autor comprueba que no hay cosa más majestuosa: ninguna escolta de caballería en tierra, de cruceros o torpederos en mar iguala en belleza a una escolta aérea. Cerca de Alejandría el aeródromo de Abonkir está rebosante de curiosos. Se creería uno—dice sir Samuel Hoare—en Epsom un día de *Derby*. Recepciones, banquetes, discursos. El ministro dice: "Me ha parecido que en un viaje aéreo lo más fatigante no es volar, sino sufrir tantas ceremonias". En Abonkir, sir Samuel encuentra al teniente de Navío Bernard, de la Marina francesa, que regresaba de Madagascar en hidroavión.

Más allá del Canal de Suez se abre la ruta imperial británica de Egipto al Irak. La ruta, como es sabido, está jalonada de depósitos de esencia enterrados en pleno desierto. Esta árida zona se franquea hoy muy fácilmente. No se experimenta ni aun la sensación de estar a millares de kilómetros de la Europa occidental, porque los mensajes de la T. S. H. de la Torre Eiffel se reciben allí regularmente. En el límite de la ruta se descubre Bagdad, la ciudad de los califas, y sir Samuel Hoare hace notar que allí se llega casi como sobre el tapiz volante de las leyendas árabes.

Bagdad, que es una población muy atractiva, más tal vez que la Estambul del tiempo de los sultanes, es hoy día un gran centro aeronáutico.

Después de Bagdad, los viajeros vuelan sobre Ctesifon, las ruínas de Babilonia, las de Our, la antigua metrópoli de la Cal-dea, y, en Bassorah, llegan a la vecindad del Golfo Pérsico.

El ministro entra en Karacchi, en la India, donde las recepciones más magníficas le aguardan, así como a lady Mand. Es huésped del maharadjah de Bikaner, y en Delhi del virrey.

"Tengo la convicción—escribe el ministro, para terminar—que el porvenir de la navegación aérea civil británica está en el establecimiento de rutas imperiales de largas distancias, y no en los enlaces entre capitales europeas. Los dominios y las colonias contribuirán a los gastos. Una línea inglesa llevará hasta la India, después una línea india conducirá hasta Singapoore, donde comenzará una línea australiana."

Hemos de decir, finalmente, que el regreso del ministro se hizo por la vía de los aires hasta Egipto solamente, donde debía quedar el aparato.

Pocas lecturas son tan atractivas como la de su obra, en que el ministro del Aire británico se revela tan buen escritor como fervoroso, fanático, partidario de la Aviación.

Revue de l'Aeronautique Militaire

REVISTA OFICIAL

Aparece cada dos meses

GAUTHIER, VILLARS et Cie. EDITORES

55, Quai des Grands Augustin. - PARÍS

Año VII. - Número: 4,50 francos

SUSCRIPCIONES: { Francia, un año . . . . . 25 francos.  
Extranjero, un año . . . . . 30 y 35 francos.



# Un gran proyecto de línea aérea de Amsterdam a Batavia

Sábese ya que una Compañía holandesa, la Koninklijke Luchtvaartmaatschappij voor Nederland en Kolonien, desempeña el servicio de la línea París-Amsterdam y de la de Londres-Amsterdam. El reino de los Países Bajos posee en la región ecuatorial uno de los más vastos dominios coloniales del Mundo: las Indias Neerlandesas, que constituyen un archipiélago comprendido entre Asia y Australia, con una superficie en total de cerca de dos millones de kilómetros cuadrados, poblado por 40 millones de habitantes, que hacen un comercio próspero de productos tropicales o minerales, tales como caucho, maderas, caña de azúcar, te, arroz, algodón, tabaco, copra, oro, petróleo, etc. Se necesita hoy más de un mes para ir por mar desde Amsterdam a la isla de Java, aunque en la práctica se abrevian varios días, porque los holandeses toman el barco en Marsella, desembarcando al regreso también en este puerto. Se llega incluso a aventajar unas diez horas sobre el ferrocarril haciendo el viaje de Amsterdam-Marsella por avión.

En estas condiciones es fatal; y es natural que la opinión pública holandesa piense en la creación de una línea de Aviación regular entre la metrópoli y la floreciente Insulinda. Con este fin, precisamente, el teniente Koppen, del Ejército de los Países Bajos, fué y volvió en avión de Amsterdam a Batavia. Este viaje ha causado legítimo entusiasmo en los Países Bajos, y es considerado como una demostración de interés nacional, como un preludio y un ejemplo.

La Prensa de Amsterdam, de Rotterdam y de La Haya ejerce presión sobre el Gobierno para que dote al país de esta gran unión oriental y colonial. Es cierto, dicen los periódicos, que los gastos serán grandes; ¿pero por qué no se trata de ponerse de acuerdo con la Gran Bretaña y Francia, que tan importantes intereses tienen también en el Extremo Oriente y que no dejarán de crear líneas aéreas hacia la India, Indochina, China y Australia?

Se han efectuado ya importantes *raids* británicos y france-

ses, que han demostrado la posibilidad de una unión aérea entre las dos grandes capitales de Europa occidental por un lado, y Calcuta, Saigon, Hong-Kong, Pekín, Melbourne y Sidney por otro. En este momento los ingleses despliegan una gran actividad para establecer en Singapoore y en Hong-Kong excelentes aeródromos y bases de hidroaviones, bien provistos y equipados. Saigon posee ya un terreno bien equipado y una base de hidroaviones. Se cree posible una colaboración entre una Empresa neerlandesa y Sociedades británicas y francesas.

Además, la Insulinda es rica; su presupuesto podría otorgar importantes subvenciones a una Compañía de explotación.

El itinerario de la línea futura, ya sea ésta enteramente holandesa o que lo sea solamente un trozo, añadido a las líneas extranjeras, parece que será el siguiente: Amsterdam, Marsella, Malta o Mesina, El Cairo, Pekín, Socotora, Colombo (isla de Ceilán), Sabang (en la pequeña isla de Weh, en la punta septentrional de Sumatra) donde en este mismo momento los holandeses están instalando un gran puerto de escala, con dársenas, abrigos, depósitos de carbón y mazut; y, por último, Singapoore y Batavia (en la isla de Java). De Amsterdam a Batavia hay así que franquear una distancia de unos 14.000 kilómetros; con 200 kilómetros por hora, un avión emplearía, pues, setenta horas de vuelo para cubrir esta distancia. Esta cifra es un poco teórica. Desde luego, es probable que en tan largo camino una Sociedad de explotación comercial no utilice siempre el mismo aparato, sino una serie de aviones e hidroaviones, poniéndose en marcha sucesivamente uno después de otro en las etapas. Es de creer también que, teniendo en cuenta las escalas, transbordos, horas de descanso necesarias, de avituallamiento, pequeñas reparaciones, a menudo obligatorias, durante tan largo viaje, etc., el trayecto durará al menos cuatro o cinco días. Habrá también que tener en cuenta los monzones, a veces contrarios a la locomoción aérea. Sea lo que sea, el proyecto de la línea Amsterdam-Batavia es uno de los más interesantes del momento.

## El problema de la travesía aérea del Sahara

La travesía del Sahara es, en los momentos presentes, un problema de gran actualidad en Francia. No solamente el proyecto de construir un ferrocarril a través del desierto para unir el Africa francesa del Norte con el Níger y el Sudán ha suscitado la formación de un Comité especial, constituido por altas competencias, sino que también un gran número de Cámaras de Comercio se interesan en este movimiento y dirigen oficialmente adhesiones a los Poderes Públicos. El empleo del automóvil en el desierto tiene también sus partidarios y sus devotos, al menos a título de medio de transporte provisional utilizado mientras llega la construcción de la línea férrea. Es sabido que la travesía en auto del Sahara se ha realizado diferentes veces, tanto de Norte a Sur como de Sur a Norte; las Cámaras de Comercio de

Argelia acaban, últimamente, de organizar misiones automóviles, que, salidas respectivamente de Constantina, Argel y Orán, se han dado cita sobre el Níger. Hay algo mejor: un servicio comercial abierto a todos funciona regularmente desde hace algunas semanas y permite ir hoy en auto, sin grandes desembolsos, del sur Oranés al Africa Occidental francesa, o viceversa. En fin, el problema del vuelo sobre el Sahara en avión se plantea simultáneamente, y éste es el que presenta más vivo interés.

El Sahara ha sido ya franqueado en avión: franceses, como el coronel Guillemín y el comandante Dagnaux; un belga, el teniente Thieffry, lo han atravesado en vuelo. Cuando la estación se presta a ello, es decir: en enero y febrero, las escuadrillas aéreas militares francesas de Argelia y la del Senegal evolucio-



nan allí, y allí se encuentran. Y es que en despecho de la dificultad de avituallamiento en estas regiones, no obstante los riesgos que corre una tripulación en caso de error de ruta, de aterrizaje forzoso, de avería, etc..., la ruta del Sahara ofrece a nuestros vecinos un interés excepcional.

Interés político y militar, en primer término, pues es la vía más corta enlazando el Africa ecuatorial francesa y el Africa Occidental francesa al Africa del Norte y, por consiguiente, al Mediterráneo y a Francia. Interés económico, después, ya que la ruta del Sahara no lleva solamente a las tierras francesas del Sudán, del Tchad y la región del Congo, sino que conduce también al Congo belga (por esto la eligió Thieffry), a la Guinea española, a las colonias portuguesas del Africa austral y, principalmente, a Mozambique y, por último, a Madagascar y a El Cabo. La ruta del Sahara tal vez deba ser un día una de las arterias principales del Continente africano.

No hay que olvidar que desde hace unos dos años una línea aérea costera, muy regular, atraviesa ya el Sahara: la línea de la Compañía General Aeropostal, uniendo Marruecos al Senegal por Río de Oro y Villa Cisneros. Pero esta vía no ofrece, sobre todo, sus recursos—y ellos son preciosísimos—sino a las personas deseosas de dirigirse o de enviar cartas o paquetes a América del Sur. Trozo del futuro gran enlace aéreo Europa-América latina, esta línea es, en realidad, menos africana que americana. Para quien quiera penetrar en el corazón del Continente negro, esta línea tiene, a pesar de sus inmensas cualidades, el defecto de arrastrar demasiado al Oeste la corriente de la circulación.

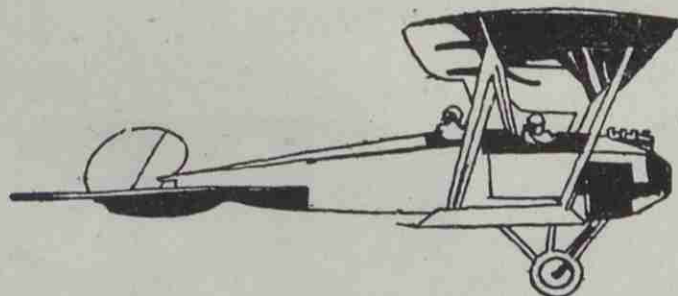
San Luis del Senegal y Dakar están a 1.800 kilómetros de Gao, a 3.500 del Tchad, a 4.000 de Fort Lamy. El camino del

Sahara central es, por el contrario, vecino y así, pues, más corto.

La vía de la costa africana del Atlántico parece, por consiguiente, más especialmente consagrada al tráfico sudamericano. La vía sahariana mediana, cualquiera que sea el itinerario exacto (porque existen muchos itinerarios posibles o, por lo menos, muchas variantes del itinerario probable), se revela, se anuncia, por el contrario, como una vía de interés puramente africano. El sabio M. Allard, director de los Servicios Técnicos de la Aeronáutica belga y profesor de la Universidad de Bruselas, acaba de terminar una nueva misión en el Congo belga. Allí habíase dirigido el pasado verano por la vía británica del valle del Nilo y ha vuelto por el Sahara. Uno de los objetos de su misión era, precisamente, examinar y comparar las ventajas y los inconvenientes de los dos itinerarios rivales. Su conclusión no ofrece duda: opta por el trayecto sahariano.

Tampoco es asombroso que sea la ruta sahariana la elegida para enlazar Leopoldville, el teniente Medaets, tan desventuradamente herido en Chaumont, hace algunas semanas, en un accidente debido a la niebla. El *raid* Bruselas-Congo debía atravesar, debía volar, sobre el desierto francés.

Se comprende también todo el interés que suscita en París el problema sahariano. No puede dejar de convertirse, en años futuros, en una de las principales preocupaciones de la Aeronáutica francesa. Ya en este momento mismo, el comandante Dagnaux, un especialista de los grandes *raids* tropicales, se prepara a volver al Africa, a fin de poner allí en punto el estudio del trazado de la futura ruta aérea que se dirija, después de la travesía del Sahara, del Níger al Congo.



# La Primera Marca Del Mundo Entero

## Avionine

DE FAMA CONSOLIDADA

SUS

CAPAS,

TELAS,

BARNICES,

HILOS,

CINTAS

entran en la construcción del 98 % de los aviones del mundo

**DREYFUS FRERES, 50, rue du Bois - CLICHY**

Dir. tel.: Avionine Clichy-La Garenne - Clave: AZ francesa - Tel.: Marcadet 38-02, 38-03, 38-04





# LINEA AEREA Madrid-Lisboa

## HORARIO

	Lunes	Miércoles	Viernes
Salida de Madrid . . . . .	10,30	10,30	10,30
Llegada a Lisboa . . . . .	14,30	14,30	14,30
	Martes	Jueves	Sábado
Salida de Lisboa . . . . .	10,30	10,30	10,30
Llegada a Madrid . . . . .	14,30	14,30	14,30

## PRECIOS

Madrid-Lisboa . . . . .	Ptas. 225
Madrid-Lisboa, y regreso . . . . .	» 375

En estos precios van incluidos el automóvil entre el aeródromo y la ciudad y 15 kilogramos de equipaje. El exceso de equipaje se paga a razón de 3,50 pesetas por kilogramo entre Madrid y Lisboa.

**Unión Aérea Española, S. A.**

**MADRID. MAYOR, 4** Teléfono número 12037  
Telegramas: UNIONAERA

REPRESENTANTE GENERAL EN ESPAÑA DE A. B. FLYGINDUSTRI-LIMHAMN-MALMOE-SUECIA. FÁBRICA DE AVIONES E HIDROS DE GUERRA. LICENCIA DE LAS PATENTES „JUNKERS“ :-: REPRESENTANTE GENERAL EN ESPAÑA DE JUNKERS FLUGZEUGWERK. A. G. DESSAU-ALEMANIA. FÁBRICA DE AVIONES E HIDROS COMERCIALES, MOTORES Y MATERIALES DE AVIACIÓN

# EL POTEZ 25

**El mejor avión de  
reconocimiento  
y de bombardeo**

**Oficinas en PARÍS**  
14, rue de Marignan  
Tel.: ELYSEES, 50-19 y 32-62

**Talleres y Aeródromo:**  
MEAULTE (Somme)



# Un reciente concurso de paracaídas

Hace poco tiempo tuvo efecto en Cuatro Vientos un Concurso de paracaídas, cuyos resultados han demostrado el perfeccionamiento de este dispositivo de salvamento, que rinde cada día más inapreciables servicios.

Conviene recordar cuántas largas controversias han nacido cuando el estudio de los paracaídas de aviones estaba bastante avanzado para poder pensar en utilizarlos y dotar con ellos el personal navegante.

¿Qué choque a la apertura del aparato puede admitirse? ¿Qué velocidad de descenso es tolerable? ¿Hay que adoptar un paracaídas individual atado a quien lo utiliza, o conviene plegar el paracaídas en un departamento

de lanzarse de no importa qué lado del aparato desamparado, y su paracaídas puede funcionar cualquiera que sea la posición tomada por el avión en el espacio.

Los paracaídas se utilizan en general sea con la abertura automática, sea con la abertura mandada por el paracaidista.

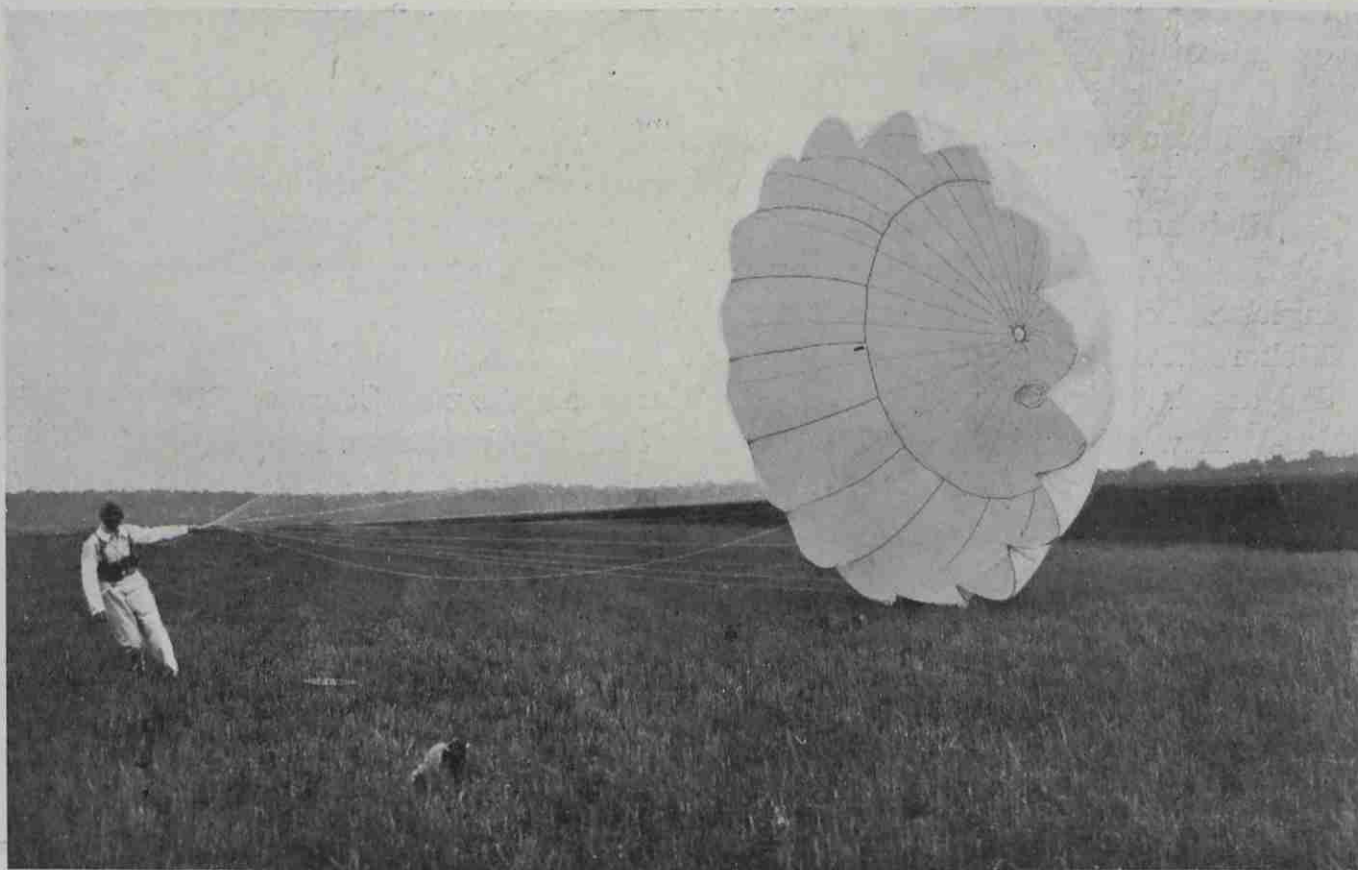
La apertura automática, que no exige acción alguna por parte del piloto después del salto, ha dado plena satisfacción.

En muchos casos, en efecto, los utilizadores, sorprendidos por el accidente a poca altura, no tuvieron el tiempo para provocar ellos mismos la apertura de su saco, y varios de entre ellos han tenido la satisfacción de no tener que hacer una maniobra de esta importancia después de haberse lanzado por encima de la borda.

Entre los paracaídas que se han experimentado, señalamos el sistema "Ors", cuyo piloto efectuó tres descensos sucesivos de 300, 400 y 500 metros de altura. El primero con un aparato dorsal para piloto (tejido de seda), el segundo con un aparato dorsal de observador (tejido de algodón), y el tercero con un paracaídas-asiento de algodón. Todos estos aparatos estaban provistos de un sistema de apertura de mando, pero hechos los descen-



Georges Genet, de la Casa Ors, después de haber recogido su paracaídas



Georges Genet, al aterrizar

ligado al avión? ¿Se va a provocar automáticamente su apertura por un cable, con un hilo para romper, atado al avión? ¿Se va a dejar al paracaidista el cuidado de provocar él mismo esa apertura tirando de un anillo colocado a su alcance?

Después de largas investigaciones se ha llegado a la conclusión del paracaídas en saco individual dorsal o asiento. La mejor solución práctica consiste efectivamente en fijar al utilizador el saco conteniendo todo el sistema de salvamento. El aviador pue-

sos, la apertura se obtuvo automáticamente, por medio de un cable ligado al avión. El piloto del paracaídas "Ors", M. Genet, procedió en seguida al plegado de un dorsal. Este paracaídas, lastrado con un maniquí de 80 kilogramos de peso, fué lanzado desde poca altura, abriéndose normalmente el aparato, y siendo también normal el descenso.

Publicamos dos fotografías tomadas con ocasión del reciente concurso de paracaídas.



# El Concurso Guggenheim para mejorar la seguridad aérea

(DE NUESTRO CORRESPONSAL PARTICULAR EN NUEVA YORK)

Por primera vez en la historia de la Aviación se están llevando a cabo esfuerzos, concertados por los constructores e ingenieros, para la implantación del elemento esencial de seguridad, del que depende en el porvenir el éxito en los transportes aéreos.

La solución de este problema, que es el fin perseguido por el Concurso Daniel Guggenheim de "El avión seguro", es una cuestión de importancia internacional, y la participación de peritos aeronáuticos extranjeros es indicio del esfuerzo internacional para vencer el obstáculo supremo en la vía del progreso de la Aviación.

Los aviones que participan en el Concurso Guggenheim están estudiados de modo que ofrecen ciertas características y cualidades, que han sido pedidas por los peritos técnicos porque ellas constituyen los principios básicos de la seguridad aérea. Un gran número de estas cualidades y características han sido obtenidas individualmente en aviones distintos. Ahora se trata de reunir éstas y otros principios en un "avión seguro", que permitirá durante los ensayos responder a todas las exigencias de un público excéptico.

Cinco constructores de aviones ingleses y dos americanos se inscribieron en el Concurso desde el primer día. Las oficinas técnicas de varios de los más eminentes constructores americanos estudian actualmente el avión que han de presentar al Concurso.

Hasta el presente, se han inscrito al Concurso las Sociedades inglesas De Havilland Aircraft Company; Handley Page, Ltd.; Vickers, Ltd.; Glostershire Aircraft Company, Ltd.; y la Sociedad del Autogiro "La Cierva"; y las Casas americanas Schroeder-Wentworth Associates, de Chicago; y la Hall-Aluminium Aircraft Corporation, de Buffalo (Nueva York). Antony H. G. Fokker ha manifestado su propósito de inscribirse más tarde, del mismo modo que otros varios constructores americanos. Como se ha abierto hace poco la admisión de solicitudes para tomar parte en el Concurso, y durará todavía cierto tiempo, se esperan recibir compromisos de constructores franceses, alemanes, italianos, y otros extranjeros.

## Objeto y condiciones del Concurso

Los recientes viajes transatlánticos han sido de una gran importancia, porque han llamado la atención del público sobre los transportes aéreos. El continuo éxito del servicio postal aéreo en los Estados Unidos y de los servicios de transporte de pasajeros y de mercancías en Europa, han demostrado al gran público que los transportes aéreos son prácticos. El desarrollo de la navegación aérea en los Estados Unidos ha recibido un nuevo impulso con la reciente inauguración del servicio aéreo expreso y con el aumento regular del transporte de pasajeros y de mercancías.

A pesar de esta expansión y de la demostración continua y satisfactoria de los transportes aéreos, la ayuda del público generoso ha faltado, debido al temor que le inspiraba la Aviación.

Ello hay que atribuirlo a los frecuentes accidentes, cuya mayor parte hubieran podido ser evitados, que han creado en el público la convicción de que antes de que la Aviación comercial pueda obtener su ayuda, es preciso que se convierta en un medio de transporte absolutamente seguro. Así ha ocurrido con los navíos de vapor y los ferrocarriles, y así ocurre actualmente con los aviones.

Poniendo de relieve la importancia de la seguridad, los administradores de la Fundación Daniel Guggenheim creen de este modo haber hecho resaltar el obstáculo más importante que se opone al desarrollo de la Aeronáutica. La seguridad en Aviación comprende evidentemente la solución de todas las cuestiones, como la instalación de los aeropuertos y líneas aéreas, la organización de sistemas de informes meteorológicos y de comunicaciones y una buena instrucción del personal, aunque el presente Concurso estará limitado solamente a las pruebas de seguridad del aparato. Este Concurso será clausurado en 31 de octubre de 1929, o en fecha anterior, si los organizadores consideran que se ha alcanzado antes la finalidad perseguida en este Concurso.

Los ensayos serán efectuados e inspeccionados de cuándo en cuándo, durante este período, en Mitchel Field, Long Island, en donde el mayor Howard Davidson, de la Aviación militar americana, ha sido nombrado jefe de pista. El mayor Davidson será secundado por el teniente coronel Benjamín D. Foulois, comandante del aeródromo de Mitchel Field, una de las principales personalidades de la Aviación militar de los Estados Unidos, para la recepción de todos los aparatos inscritos en el Concurso Guggenheim.

## ¿Qué es un avión "seguro"?

El Concurso del avión "seguro" ha sido instituido basándose en la idea de que los aviones para ser seguros desde el punto de vista aerodinámico deben aterrizar más lentamente, rodar solamente un corto espacio después del aterrizaje, ser capaces de descender en pendiente rápida y capaces de pasar con seguridad por encima de los obstáculos que rodean un aeródromo, despegar y ascender rápidamente, obedecer bien al mando en "pérdida de velocidad" y en las demás posiciones y conservar una estabilidad propia cuando a consecuencia de las condiciones atmosféricas el piloto no puede mantener su avión en línea horizontal mas que por su destreza y con la ayuda de instrumentos especiales.

El avión moderno es ligero, pero posee una excelente estructura, y es muy raro oír hablar de que se hayan producido en el aire averías de estructura. El motor de Aviación de enfriamiento por aire es ahora un mecanismo de un funcionamiento excelente. La inteligente instalación del grupo motopropulsor ha eliminado en gran escala los riesgos de incendio; pero aunque el avión haya hecho maravillosos progresos desde sus comienzos, en lo que a la velocidad, economía y carga transportada se refiere, falta siempre seguridad desde el punto de vista aerodinámico.



Las mejoras en las características de la seguridad aerodinámica han sido, por desgracia, poco atendidas por los constructores, a trueque de conseguir mayores ventajas en las *performances*.

### El aterrizaje forzoso

Cuando sobreviene una avería de motor en vuelo, la seguridad depende de encontrar un terreno eventual donde poder aterrizar. Este terreno puede ser muy pequeño y tener una superficie desigual. Por término medio, el avión aterriza demasiado de prisa y rueda largo trecho sobre el campo escogido. Puede ocurrir también que éste se halle rodeado de obstáculos, tales como árboles y líneas telegráficas, y en este caso no se puede abordar el terreno mas que descendiendo en pendiente rápida, y este descenso efectuado con un avión de hoy en día es a menudo desastroso al aterrizaje. Lo recíproco ocurre al salir de un terreno demasiado exiguo; el despegue es demasiado largo y el avión, al elevarse, puede no subir en pendiente lo suficientemente rápida para franquear los obstáculos de los alrededores; la avería repentina de motor en el momento de ascenso rápido de un avión ocasiona frecuentemente accidentes. El avión, en este caso, puede ponerse en pérdida de velocidad, y el piloto pierde el gobierno y cae en la temida barrena.

### El vuelo en la niebla

El piloto, cuando vuela en la niebla, carece de horizonte que le guíe. En esta situación se encuentra completamente ciego, y los golpes del viento y otras perturbaciones pueden hacer inútil el uso de los instrumentos; puede entonces volar a las alturas más anormales y peligrosas sin darse cuenta, a menos que el avión conserve siempre su propia estabilidad y pueda mantenerse en línea de vuelo horizontal independientemente de los esfuerzos del piloto.

### Composición del Jurado

El Jurado para este Concurso estará compuesto del siguiente modo: Orville Wright, presidente; F. Trubee Davidson, subsecretario de la Guerra para la Aeronáutica; Edward P. Warner, subsecretario de la Marina para la Aeronáutica; William P. Mac Cracken, subsecretario de Comercio para la Aeronáutica; commander Richard Evelyn Byrd y el Dr. George W. Lewis; los consejeros técnicos son: el profesor Alejandro Klemin, de la Universidad de Nueva York; el teniente E. E. Aldren, del Instituto de Tecnología de Massachussets; y el mayor R. H. Mayo, de Londres.

## Ecós e informaciones

### ALEMANIA

#### Invento para poder utilizar las azoteas para la salida y aterrizajes de aviones

Después de más de dos años de ensayos, el constructor de aviones Klans Baltes, de Colonia, ha conseguido, al fin, poner en práctica un invento de la mayor importancia para la Aviación. Después de grandes sacrificios ha realizado una instalación de salida, con la que pueden los aviones, de cualquier tipo, salir y aterrizar en un pequeño espacio.

Hasta ahora, se han necesitado siempre grandes terrenos de aterrizaje situados necesariamente a grandes distancias de las capitales o centros importantes, y con la aplicación de este invento podrán los aviones efectuar sus aterrizajes y salidas en cualquier terreno de deportes o en un tejado plano. Gracias a este invento, puede un avión de deporte o un avión pequeño despegar en 20 metros; un avión normal de transporte, en unos 50 metros; y los aviones transatlánticos de Dessau habrían podido despegar en 100 metros utilizando el sistema Baltes, en lugar de los 750 metros de la pista instalada especialmente para este objeto.

Este invento es, pues, de importancia capital para el porvenir de la Aeronáutica comercial, por su aplicación práctica y económica. Este nuevo sistema ha sido ensayado recientemente en el aeródromo de Merkeimer Heide, cerca de Colonia, en presencia de técnicos, habiendo obtenido un éxito resonante.

La instalación del sistema Baltes es particularmente interesante para los aviones sin motor, que hasta el presente no podían salir no siendo en regiones montañosas.

### CUBA

#### Línea aérea entre los Estados Unidos y Cuba, con prolongación a Panamá y los Estados vecinos

El servicio postal aéreo entre Key West y La Habana, inaugurado por los Estados Unidos al final de 1927, por contrato con la Pan American Airways, Inc., de Nueva York, habiendo dado entera satisfacción, esta Compañía ha

propuesto al Gobierno de Washington la prolongación de sus servicios a Panamá y países de la América Central.

Dicho Gobierno estudia seriamente las proposiciones hechas para la extensión de este servicio, que llevaría por los Estados Unidos una gran cantidad de cartas de tránsito. Según una comunicación de Mr. Irwing Glewer, subdirector de Comunicaciones, los Estados Unidos aceptarán esta proposición, porque si no aprovechan la ocasión que se presenta, este servicio podría ser organizado por otros países.

M. Glewer ha tenido recientemente una entrevista con los funcionarios de la Administración Postal cubana, cuya opinión ha sido transmitida al Comité interministerial, con el fin de estudiar la parte que tomaría el Gobierno americano para el establecimiento de este servicio.

El que funciona actualmente entre Florida y Cuba resulta muy interesante. Según los aviadores americanos, el vuelo hacia Cuba y otros países del Mar de las Antillas ofrece, en general, poco peligro; el punto más peligroso de la ruta es únicamente el Cabo Hatteras, a la altura del cual se forman a veces trombas.

El problema de la navegación aérea en los diversos países bañados por el Mar de las Antillas se estudia con atención por los Estados Unidos. A este efecto, el presidente Coolidge está formando una Comisión especial de funcionarios de los Ministerios de Marina, Transportes y Finanzas. Este interés es estimulado por la actividad de la Compañía alemana Scadta, que opera actualmente en Colombia, entre Bogotá y la costa del Atlántico; esta Compañía se propone extender sus servicios hasta Panamá a partir de comienzos del año actual, y eventualmente, hasta las Antillas. Con este fin, esta Sociedad instalaría un terreno de Aviación comercial en la zona del Canal.

El principal competidor de la Compañía alemana es la Pan American Airways, Inc., que proyecta poder hacer funcionar, dentro de cuatro meses, la línea hacia Panamá.

### ESPAÑA

#### El aeropuerto de San Sebastián

Los técnicos militares de la Sección de Aviación continúan en San Sebastián sus gestiones para encontrar terreno donde instalar el aeropuerto de San Sebastián. Han recibido una oferta del propietario de una finca de Astigarraga, que ofrece un terreno de 40.000 metros cuadrados. La Comisión militar visitó



los terrenos de Zaráuz. La entrada es completamente despejada y los vientos llevan buena dirección. El único inconveniente es la distancia, de 24 kilómetros, que los separa de San Sebastián.

Según parece, Zaráuz u Orio serán los lugares elegidos para la instalación del aeropuerto.

### El aeródromo de Bilbao

Una Comisión del Ayuntamiento de Sondica, presidida por el alcalde señor Torre, se ha entrevistado en la Alcaldía con el Sr. Moyúa, para asuntos de interés para ambos Municipios, especialmente de la anexión de aquel pueblo a Bilbao, y de la instalación del aeródromo en terrenos cedidos por aquella villa.

### Premios a Jiménez e Iglesias

En el Aero Club han sido entregados, a los capitanes Jiménez e Iglesias, dos premios de 1.000 pesetas, de los que el Club concede cuando se bate un *record*. Dichos capitanes, que se proponen conquistar el *record* mundial de distancia, batieron, el día 9 de enero, los *records* españoles de duración y distancia, a pesar de que tuvieron que aterrizar en Saffi (Marruecos francés) por avería.

### Nueva organización en los servicios de Aviación

La Jefatura de Aeronáutica Militar ha dado una nueva organización a los servicios de Instrucción y Material, con objeto de conseguir una mayor efectividad. Se ha publicado ya en las órdenes de aeródromos la lista de personal adscrito a dichos servicios.

La Dirección de Instrucción se divide en dos Jefaturas: Unidades y Escuelas, a cargo, respectivamente, de los jefes de escuadra infante D. Alfonso de Orleans y D. José M. Ayat Mareca.

A la segunda pertenecerán las Escuelas de Observadores, Tiro y Bombardeo (Los Alcázares), Clasificación, Elemental (Alcalá) y Reentrenamiento, cuyos jefes serán los de grupo señores Barberán, Llorente, Bellod, Legórburu, Rodríguez y Díaz de Lecea.

La Dirección de Material se descompone, a su vez, en dos Jefaturas: Servicios técnicos y Parque y fabricación, al mando de los jefes de escuadras D. Emilio Herrera Linares y D. Ángel Pastor Velasco. En la primera, los jefes de la oficina de Estudios, Laboratorio, Ensayos y Recepción, Escuela de Ingenieros, Escuela de Mecánicos y Escuadrilla de Experimentación, serán los jefes de grupo señores León, Clivié, Peñalver, Baquera, Alvarez Rementería, y el de escuadrilla Sr. Alvarez Buyla. En la segunda, el Parque central, el Parque y talleres de Cuatro Vientos y la Inspección de fábricas civiles, estarán a cargo de los jefes de grupo señores Ríos Ureta y Gudín.

El servicio de radio y meteorológico se independiza del de cartografía.

### Aeródromo en Galicia

Se ha firmado, en Monforte, la escritura de concesión al Ministerio de la Guerra de los terrenos del Sr. Reboredo, para instalar un aeródromo militar.

### La nueva Comisión de Aeronáutica del Aero Club

La Junta general del Aero Club ha elegido la siguiente Comisión de Aeronáutica:

Presidente, D. Luis Moreno Abella, marqués de Borja, jefe de escuadra de Aviación; y vocales, los aviadores D. Arturo Alvarez Buyla, D. Ernesto Nava-

rro, D. José Díaz de Lecea, D. Luis Sousa Peco, D. Luis Angulo Jiménez, don Felipe Díaz Sandino y D. Alejandro Gómez Spencer.

### El VIII Congreso Jurídico Internacional de Aviación

Por Real orden de la Presidencia, inserta en la *Gaceta*, se dispone que se haga saber al Comité Jurídico Internacional de la Aviación, en París, que se acoge con el mayor beneplácito el que el VIII Congreso Jurídico Internacional de la Aviación se celebre en Madrid en mayo próximo y que se verifique bajo el patronato del Gobierno de S. M., que acepta reconocido el honor.

Por parte de España se nombra un Comité organizador de dicho Congreso, formado por el vicepresidente del Consejo Superior de Aeronáutica, D. Jorge Soriano; secretario de Embajada, conde de Torrellano; director general de Justicia, D. Ramón García del Valle; jefe de la Sección de Aeronáutica del Ministerio de Trabajo, D. Mariano de las Peñas; D. Joaquín Fernández Prida,

en representación de la Asociación Francisco de Vitoria; representante en España del Comité Jurídico Internacional de Aviación, D. Constantino Vázquez Jiménez; y D. Felipe Clemente de Diego, como representante de la Real Academia de Jurisprudencia.

Dicho Comité propondrá con urgencia los elementos y recursos que sean necesarios para la celebración del Congreso.

Para el enlace de los Comités de España y París, ha sido designado secretario de Embajada D. Eduardo García Comyn.

### Un servicio permanente de escuadrilla aérea en Cabo Juby

Por la Dirección General de Marruecos y Colonias se organiza un servicio militar aéreo de carácter permanente, a cargo de una escuadrilla de cinco o seis aparatos en Cabo Juby, capital de nuestro territorio del Sahara occidental. Preconizan y recomiendan este servicio, de un lado, la falta de comunicación que existe entre los diversos puntos de la zona y entre ésta y la Península, y de otro, la incorporación de este punto del Globo a las grandes líneas de navegación aérea. Sobre ser, pues, esta escuadrilla un instrumento del Gobierno español para sus propios fines, será un elemento de auxilio para los aparatos de otras naciones que pasen por aquellas latitudes.

A principios de febrero empezará el envío de los aparatos, desmontados, y otros materiales que completarán el aeródromo rudimentario que ya existe en Cabo Juby.

### La línea aérea Sevilla-Buenos Aires

En el Consejo de Ministros del día 26 de enero dió cuenta el ministro de Trabajo de un expediente que modifica la concesión de la línea aérea Sevilla-Buenos Aires. En el decreto de concesión de esta línea aparece en forma vaga e indeterminada el artículo referente a la incautación por el Estado, en el caso de que la línea no tuviera éxito. Por la modificación aprobada, queda especificado que el Estado se puede incautar de la línea abonando en su justo precio los talleres, los hangares, los dirigibles, etc., etc., cuando el Ministerio de Trabajo se asegure de que no ha habido mala fe en la Compañía concesionaria, que se han cumplido todos los requisitos de la concesión y que se pusieron todos los medios posibles para que el negocio no fracasara.

### ESTADOS UNIDOS

#### Un avión de transporte de 100 pasajeros

Se anuncia que ha sido construido en América un avión capaz de transpor-

## Société Française Fabrication Aéronautique

79, route de Saint Cloud RUEIL (Seine & Oise)

S. A. R. L. Capital: 560.000

Aviones y motores de todas  
marcas francesas y extran-  
jeras.

Piezas para aviones y mo-  
tores.

Grupos marinos.

Instrumentos de a bordo.

Accesorios en general para  
Aviación y canoas.



tar 100 pasajeros. Tiene una envergadura de 61 metros y una longitud de 27,50 metros. Tiene 16 motores "Liberty", que desarrollan una potencia total de 7.200 caballos, y que pesan en conjunto siete toneladas, estando montados en el aparato por grupos de dos a cada lado del fuselaje y en la parte delantera de éste. La cabina está construida en dos partes colocadas una encima de la otra. El constructor de este aparato es M. A. W. Lawson.

### Concesión de la línea aérea postal Cayena-Puebla

La Compañía americana Western Air Express, de los Angeles (California), ha obtenido la concesión de la línea aérea postal de Cayena (Wyoming) a Puebla (Colorado), vía Denver y Colorado Springs.

Esta Compañía presentó al Concurso la proposición más baja: 0,83 dólares por libra, siendo aceptada su oferta por la Postmaster General, por razón de la garantía financiera que ofrecía. La Western Air Express explotaba ya, en efecto, la línea postal Los Angeles-Lago Salado, y esta Empresa había prometido entregar un dividendo a sus accionistas.

## FRANCIA

### La obra de un técnico del motor de Aviación

El Gobierno francés acaba de honrar con la Legión de Honor a M. Charles Waseige, director general de los motores "Farman", de quien se puede decir que ha contribuido a los progresos de los motores de Aviación.

Su primer motor de Aviación de gran potencia (700 CV.) ha ganado desde sus primeros vuelos, los records mundiales de altura, con 1.000, 2.000 y 3.000 kilogramos de carga.

Cuando se dejó sentir la necesidad de dotar a la Aviación de un motor de potencia media de gran rendimiento aeronáutico, M. Waseige construyó el motor de 500 CV. con reductor, que desde 1924 ha ganado 17 records mundiales y 28 records franceses, de los que los más resonantes son los de duración, de cuarenta y cinco horas y doce minutos; de distancia, de 5.200 kilómetros; y de altura, de 3.500 kilómetros, con 6.000 kilogramos de carga útil. M. Waseige ha sido el primero que ha reconocido la necesidad de dar a las hélices su máximo rendimiento, limitando la velocidad periférica a 200 metros por segundo; pero conservando el diámetro máximo por el empleo de un reductor de velocidad de hélice. La licencia de este reductor ha sido cedida a las principales Casas de motores francesas y extranjeras, como:

Gnome & Rhône, Hispano-Suiza y Salmson, en Francia; Wright, Aeronautical Corporation, en América; Bristol, en Inglaterra; Bayerische Motoren Werke y Siemens, en Alemania; y Piaggio, en Italia.

Pero este reductor no es mas que una de las principales ideas del grandioso programa de Waseige para el empleo y realización de motores de Aviación, y que puede resumirse de este modo:

Ahora que el funcionamiento del reductor es indiscutiblemente perfecto, es preciso crear el motor para el reductor, es decir: un motor de marcha rápida, cuya ligereza indispensable en Aviación será obtenida reduciendo el volumen y proporciones, pero conservando siempre pequeñas piezas muy robustas. Por otra parte, la Aviación comercial y militar tienen necesidad de poder navegar a grandes alturas: la una para tener la supremacía aérea, y la otra para conseguir el máximo de seguridad en vuelo.

Con este fin, M. Waseige ha imaginado un dispositivo de compresor que no deja de tener interés, puesto que el Gobierno ha prohibido a la Sociedad Far-

man ceder la licencia de fabricación al extranjero. La labor de M. Waseige es de las que merecen ser conocidas por lo que hasta ahora lleva realizado.

## INGLATERRA

### Servicios aéreos hacia Australia, El Cabo y Canadá

En una conferencia sobre "Las rutas aéreas comerciales", dada en Londres, por el director de la Aviación civil británica, éste ha dado a conocer que el Departamento de la Aviación civil tenía actualmente en estudio tres proyectos:

Una unión completa por aviones e hidroaviones entre Londres y Melbourne por la India; una unión por aviones e hidroaviones entre El Cairo y El Cabo (diez días: ciento ocho horas de vuelo); y, por último, un servicio de dirigibles, probablemente entre Cardington (Inglaterra) y Ottawa (Canadá).

El conferenciante dijo también que la unión por dirigible entre Inglaterra y Australia se efectuará quizá por El Cabo.

### Los dirigibles en la Gran Bretaña

Según las declaraciones hechas por el secretario de Estado para el Aire en la Cámara de los Comunes, respecto al estado en que se encuentran los trabajos de construcción del dirigible "R. 101" en los talleres del Estado, en Cardington, esta construcción se lleva a cabo de un modo regular y normal, habiéndose realizado los dos tercios de la fabricación de la armadura, de los globitos, de la barquilla de navegación y de los instrumentos, de las barquillas motrices, de las instalaciones para los pasajeros y la tripulación y de los depósitos de gasolina.

Ha habido algún retraso en la entrega de ciertos materiales especiales destinados a la armadura del globo, pero se ha podido comenzar recientemente a proceder a la unión de los anillos.

El "R. 100" y el "R. 101" estarán dispuestos a efectuar sus vuelos de ensayo en otoño próximo. El coste de la construcción del "R. 101", que había sido calculado en 300.000 libras, primeramente, por diversas razones, y una de ellas por el retraso del programa de construcción, se estima que excederá en unas 100.000 libras de la cifra prevista.

El secretario de Estado ha dicho, al mismo tiempo, que no se había introducido ninguna modificación en el contrato firmado por el Gobierno con la Air-



M. Charles Waseige

## Establecimientos aeronáuticos LOUIS VINAY

Paracaídas VINAY (tipo A 1927)

Equipos con cinturón de abrochamiento y desabrochamiento rápidos

Patines de aterrizaje con freno "Westinghouse" (patente L. VINAY)

Llave especial para desmontar las bujías sin parar el motor (patente Watel) etc., etc.



El equipo del paracaídas «Vinay»

GLOBOS (esféricos y de observación)

Trajes para vuelo tipo "Bo-real" y tipo "Salamandre"

Chalecos insubmersibles de caucho tipo "Desmarquoy"

Cinturones, sacos de asiento, sacos dorsales, toda clase de perfeccionamientos del paracaídas, etcétera, etc.

Boulevard Bessieres, 67. PARIS, 17.eme arr.  
Dirección telegráfica: AEROVINAY - 61 - PARIS



ship Guarantee Company, en el que esté previsto el pago a esta Sociedad de 300.000 libras para la fabricación del dirigible "R. 100", y de 50.000 en concepto de contribución a los gastos de instalación (*hangares*, etc.) que se necesitan para la ejecución del contrato.

Los gastos necesarios para la ejecución completa del programa de dirigibles de 1924, del que la construcción de dos dirigibles no era mas que una parte, fueron primitivamente evaluados en 1.350.000 libras, menos un reembolso posible de 150.000 libras, en caso de cesión ulterior de un globo a la Airship Guarantee Company, con fines de explotación de una línea comercial. Se estima ahora que estos gastos pasarán de la cifra precitada en unas 330.000 libras.

## ITALIA

### La nueva línea Milán-Trento-Munich

La explotación de la nueva línea aérea Milán-Trento-Munich acaba de ser adjudicada, por concurso, a la Sociedad italiana AvioLine, cuyo presidente es M. Gianferrari.

Entre los miembros del Consejo de esta Sociedad se encuentran el prefecto de Trento, M. Vaccari, M. Gray, los ingenieros Sardagna y de Villas, M. Cosnolo, consejero general, M. Tarantini, ingeniero, director general. La nueva línea, cuyo servicio será diario y corresponderá con el de la Lufthansa, será servida por aparatos trimotores capaces para diez pasajeros. El servicio regular comenzará a partir de marzo próximo.

### Nuevas recompensas por servicios aéreos

Acaban de ser creadas dos nuevas condecoraciones para recompensar los servicios aéreos: la Medalla Al Valore Aeronautico, y la Medalla Conmemorativa de Empresas Aéreas. Estas medallas pueden ser de oro, de plata o de bronce. Las medallas de oro y de plata Al Valore Aeronautico están destinadas a recompensar a los que, en circunstancias particularmente difíciles, hayan realizado actos de valor y dado muestras de una habilidad particular, exponiendo su vida en el vuelo a peligros excepcionales. Para la medalla de oro se requiere la circunstancia de que el acto ejecutado redunde en honor de la Aeronáutica italiana.

## RUSIA

### Unión aérea entre Moscú y Teherán

El comisario ruso de Aeronáutica ha ratificado el convenio entre la Junkerswerke y la Akrowosduchflot para la explotación en común de la línea aérea Moscú-Teherán. La Compañía Ukraniana se encargará una vez por semana del servicio en los trayectos Moscú-Bacu y Moscú-Pechkevi. Junkers se encargará igualmente una vez por semana del servicio en los trayectos Teherán-Bacu y Teherán-Pechkevi. El servicio de invierno Bacu-Teherán ha comenzado el 1.º de diciembre. La distancia se recorre generalmente en cinco horas, cuando con los medios ordinarios de comunicación son necesarios tres días.

## SUECIA

### Servicio postal en la línea Malmö-Lubeck-Berlín

La línea Malmö-Lubeck-Berlín ha continuado siendo explotada en otoño por la Lufthansa, y es utilizada para el servicio postal sueco. La Dirección de Correos del sur de Suecia ha dirigido un informe a la Dirección Central de Estokolmo pidiendo la suspensión de este servicio postal por el motivo de la irregularidad actual del servicio aéreo.

## TURQUÍA

### Creación de un establecimiento de ensayos para la Aviación

La sección de Aeronáutica del Ministerio de la Guerra turco tiene intención de instalar, cerca de Angora, un establecimiento de ensayos para la Aeronáutica. Este establecimiento tendrá el carácter de una Sociedad privada, que estará en contacto estrecho con las autoridades y subvencionada por el Estado.

El funcionamiento de este establecimiento será al principio en pequeña escala, para ser después desarrollado progresivamente. Por medio de Concurso público, que ha quedado cerrado en 30 de octubre de 1927, ha tenido lugar la adquisición del material necesario para los ensayos. Se han hecho ofertas por Casas alemanas y francesas.

### Preparación de un „raid“ a través de Europa

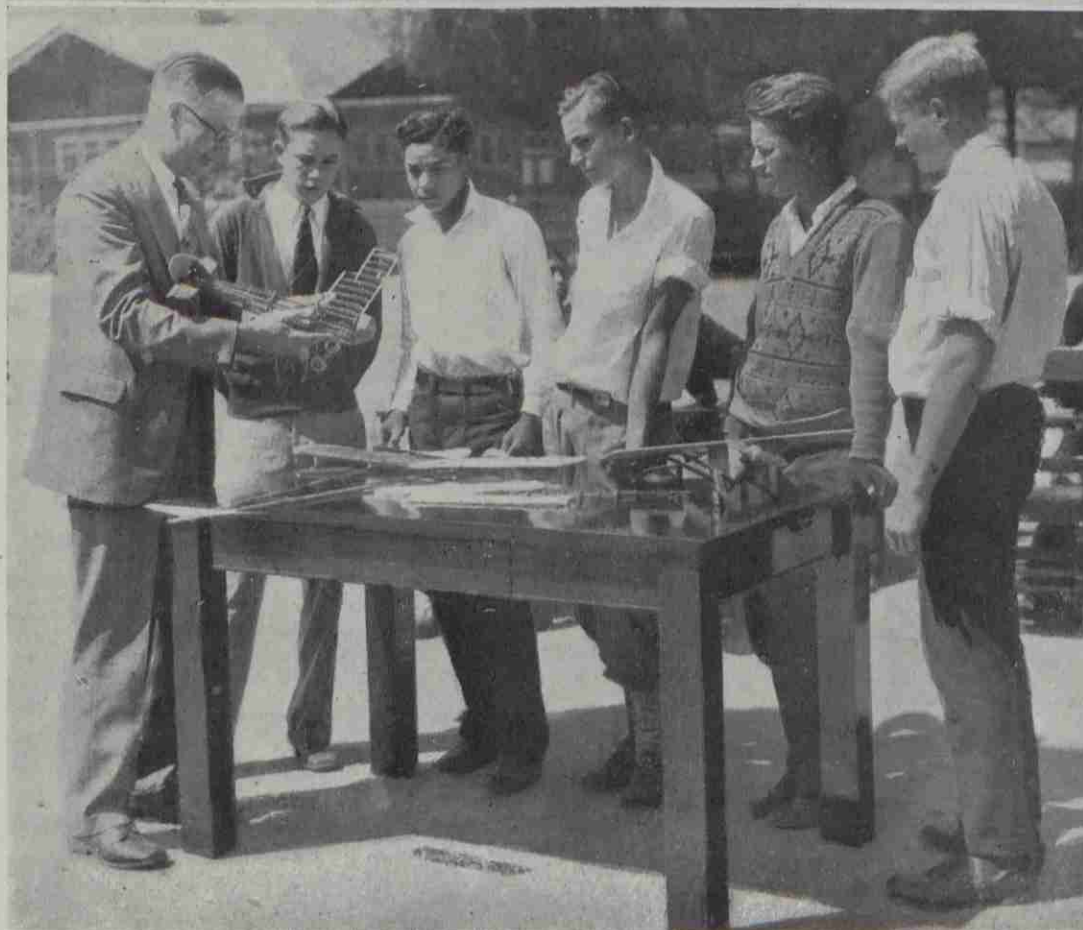
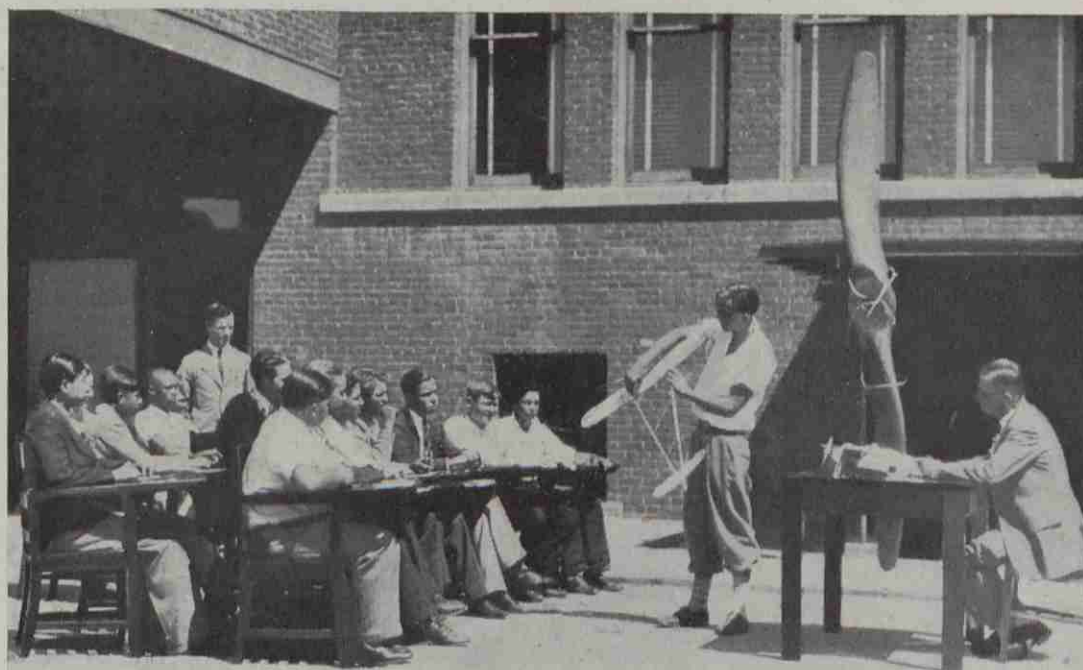
Ha quedado convenido que dos aviadores emprenderán, próximamente, un vuelo de larga duración por encima de Europa. La fecha de este viaje acaba de señalarse para la primavera próxima, y los pilotos que han de efectuarlo son los capitanes de la Aviación militar Ferouh y Faizi Bey.

## YUGOESLAVIA

### Fundación de una fábrica de motores en Yugoslavia

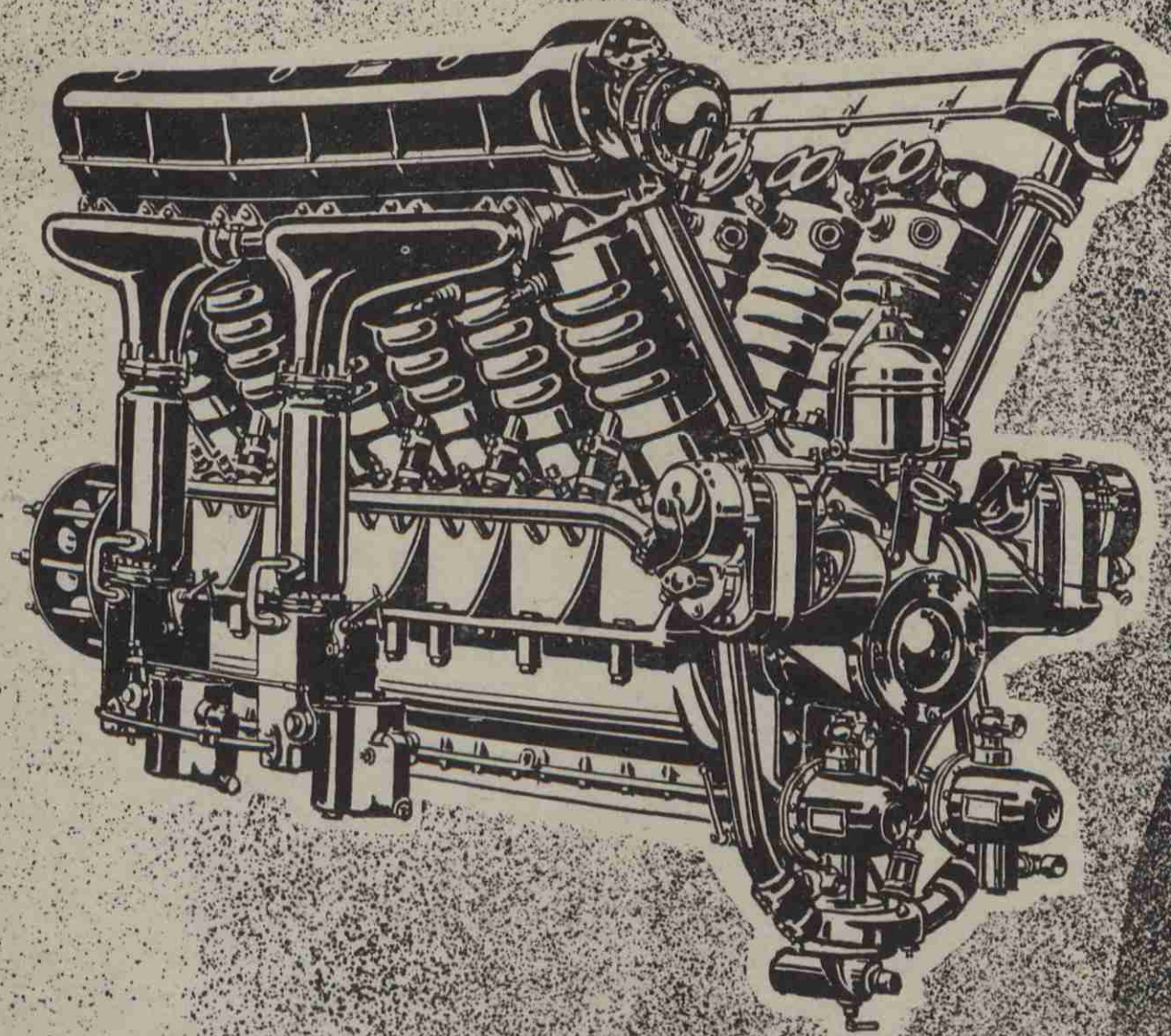
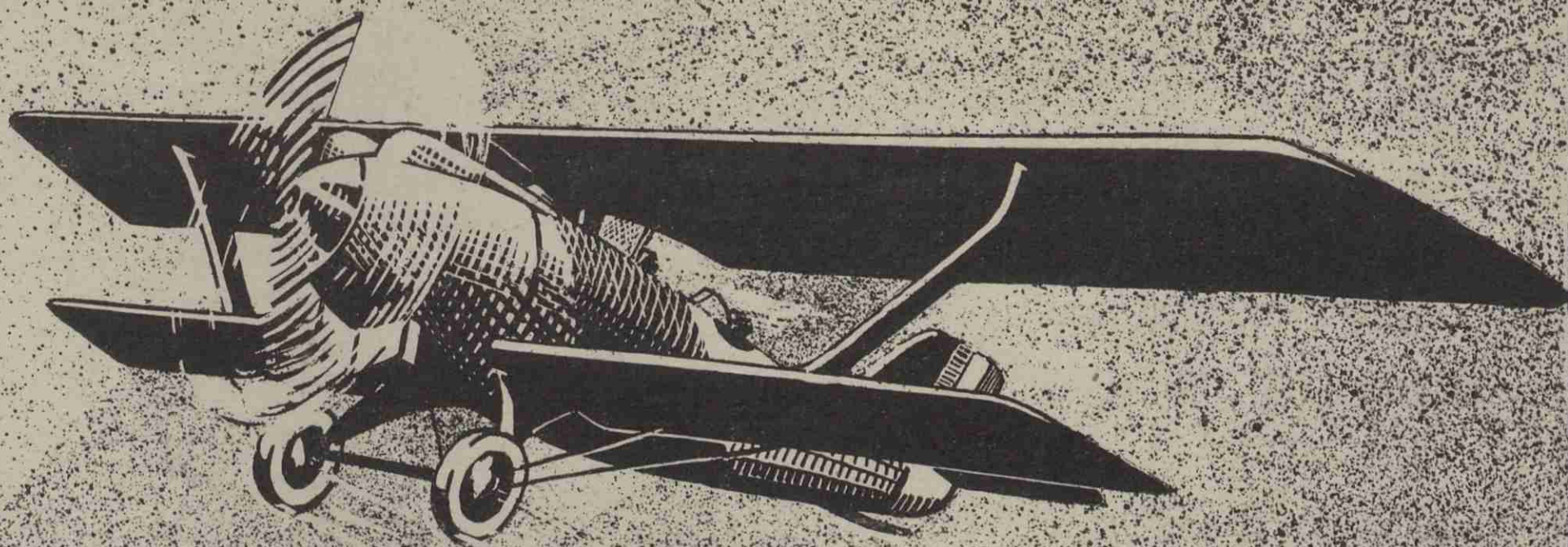
La fábrica de automóviles checoslovaca J. Walter & Cía. va a participar en la fundación de una fábrica de motores de Aviación, en Belgrado, con una aportación de 50 por 100 del capital; la otra mitad es aportada por el gran industrial yugoeslavo Vlakovic.

## En los Estados Unidos



Enseñanza de la Aviación en los colegios Fots. Vidal





**Las dos pruebas  
militares del año  
1927**

**Copa Michelin**

**Capitán Delaitre**

**Copa Bréguet**

**Teniente Blanchard**

**han sido gana-  
das por el motor**

**RENAULT**

**RENAULT**



# Próximamente

inauguración

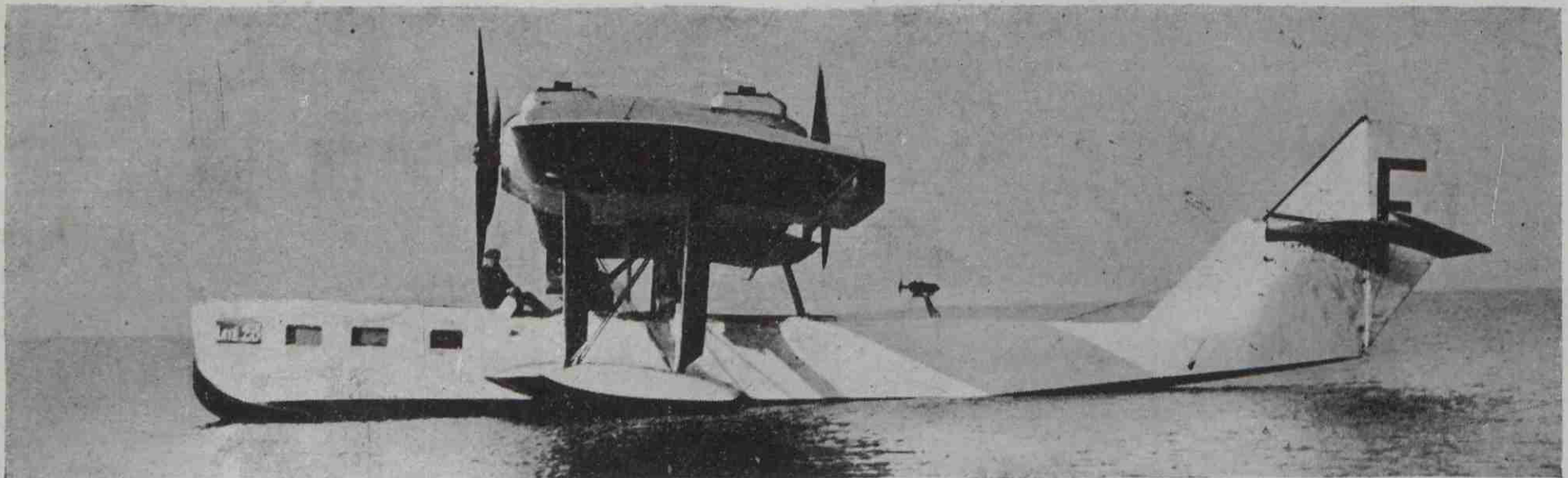
de la línea

## Francia-América del Sur

por los servicios

de la

## Compañía General Aeropostal



„Lat. 23“